
„Koło"



Rok. V. Dnia 20. czerwca 1899. Nr. 12.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . 4 zł.
półrocznie . 2 „
kwartalnie . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:
rocznie . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona	. .	24 złr
1/2 strony	. .	12 „
1/4 „	. .	6 „
1/8 „	. .	3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya we Lwowie, ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

Wszyscy członkowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO“ bezpłatnie.

Od Redakcyi.

Z dzisiejszym numerem kończy się II. kwartał. Prosimy o wyrównanie zaległości i nadesłanie przedpłaty na kwartał następny.

Ktokolwiek nie życzy sobie dalej „Koła“ odbierać, niechaj zwróci numer z dopiskiem „nie przyjmuję“, w przeciwnym bowiem razie uważać go musimy jako prenumerującego pismo dalej.

Panów, którzy z prenumeratą zalegają, prosimy usilnie o jej wyrównanie

Zwolenników naszych prosimy o rozpowszechnianie „Koła“ w gronie kolegów i zachęcanie do znacznie zniżonych prenumerat zbiorowych.

„Koło“ znachodzić się powinno w ręku każdego cyklisty i we wszystkich lokalach publicznych, w których bywają cykliści.

Ogół cyklistów prosimy o jak najsilniejsze poparcie.

Program wycieczki

CZESKIEGO CENTRALNEGO ZWIĄZKU CYKLISTÓW

(C. U. J. V.)

I. Wycieczka po Morawach.

1. dzień: — Niedziela 13. sierpnia.

Pobyt w Ołomuńcu. — Uczestnicy zgromadzą się o godz. 8. rano w Domu narodowym. Oficyalne przywitanie. — Przedpołudniem wspólne zwiedzenie miasta. — Wspólny obiad. — O god 3. pop. wyścigi cyklistów urządzone przez Czeski klub cyklistów „Ołomuniec" (na własnym torze; w razie dostatecznego uczestnictwa gości polskich zarezerwuje się dla tychże osobne biegi. — Uwaga tłumacza). Wieczorek koleżeński.

Uczestnikom wycieczki zostawia się swobodę przybycia do Ołomuńca wedle własnego upodobania.

2. dzień. — Poniedziałek 14. sierpnia.

O godz. 7. rano odjazd z Ołomuńca do Prościejowa (17. km). — O godz. 11. zwyczajny zjazd C. U. J. V. — O godz. 1. wspólny obiad (couvert 1 złr. 50 ct.). Popołudniu zwiedzenie miasta. — Koleżeński wieczorek.

3. dzień. — Wtorek 15. sierpnia.

Rano odjazd z Prościejowa przez Brodek do Przerowa (26·5 km.), — Obiad. — Popołudniu do Bystrzycy pod Hostynem (20 km.), gdzie podwieczorek, poczem na nocleg do Walaskiego Międzyrzecza (41.5 km.). — Tura całego dnia 68 km.

4. dzień. — Środa 16. sierpnia.

Przedpołudniem odjazd z W. Międzyrzecza do Rożnowa (1136 m. n. p. m) nowo urządzoną drogą turystyczną, aż do szałasów, z 3 godz. pieszego pochodu. Koła zostawi się w Rożnowie. Nocleg pojedyńczo lub wspólnie w szałasach „Pustevna", „Szumna" i „Mamienka". — Rano oglądanie wschodu słońca.

5. dzień. — Czwartek 17. sierpnia.

Rano pieszo powrót z Radgoszcza do Rożnowa, skąd na kole do Frensztatu (Frankstadt) (11·8 km). — Przy wspólnym obiedzie oficyalne zamknięcie wyczki po Morawach

Uczestnicy tylko tej oficyalnej części wycieczki po Morawach utworzą wedle umowy grupy, które wybiorą sobie dowolny kierunek powrotu. Bracia Morawiacy i kierewnictwo dopomogą im wedle możności do dalszej wygodnej podróży. Jest zatem pożądanem, aby każdy uczestnik w swem zgłoszeniu zaznaczył, w którym kierunku chce wracać.

II. Wycieczka na Słowaczyznę.

5. (1) dzień. — Czwartek 17. sierpnia.

Po pożegnaniu w Frensztacie pojadą uczestnicy dalszej wycieczki na kole do Czacy na Węgrzech, a mianowicie, jeśli będzie sprzyjać pogoda i stan gościńca, krótszą drogą do Frydlądu (14 km.), a później na południe romantyczną doliną Ostrawicy do Turzówki na Węgrzech (27 km.) i do Czacy (14·5 km.). Razem 55·5 km — Lub wyjedzie się wcześnie z Frensztatu i wybierze się dłuższy trakt: Frensztat Przyborz (14·5) — Mistek (17·1) — Toszonowice (12·8) — Bystrzyca (19·7) — Jabłonków (7·1) — Czaca (18·0). Razem 89 km.

W pierwszym razie pojedzie się z Czacy do Żyliny (Sillein) koleją. Przestrzeń ta wynosi gościńcem 31·8 km. Odjazd z Czacy o g. 7. m. 45 wieczorem przyjazd do Żyliny o godz. 8. m. 29.

W razie drugim można użyć pociągu do Żyliny już z Bystrzycy o godz. 6·59, lub z Jabłonkowa o 8·10, albo z Czacy o 8·29. — Nocleg w Żylinie.

6. (2) dzień. — Piątek 18. sierpnia.

Aby nie musieć drogę wzdłuż Wagu robić dwa razy i aby czasu zaoszczędzić, pojedzie się rano z Żyliny do Szczyrby (Csorba) pociągiem. Przestrzeń 120 km. — Odjazd z Żyliny o godz. 4·20, przyjazd do stacyi Szczyrby o godz. 8·02. — Koszta około 2 zł. — Piękne okolice wzdłuż kolei. — Ze stacyi (989 m. n. p. m.) do uroczego jeziora Szczyrbskiego z licznemi wilami, leżącemi u podnóża Tatr pod Krzywaniem w wysokości 1350 m. Ze stacyi do jeziora około 9 km. wielkie wzniesienie. Można też jechać koleją zębatą. — Po krótkim wypoczynku zaraz pieszo do stawu Popradzkiego (1503 m.), a stąd piękną partyą przez górski grzbiet Rysy

(2508 m.) (jedna z najpiękniejszych partyj Tatr!) do Morskiego Oka (1384 m.) Około 8 godzin chodu. Tu nocleg w schronisku towarzystwa tatrzańskiego.

7. (3) dzień. — Sobota 19. sierpnia.

Rano do Czarnego stawu (jeziora leżącego o 200 m. wyżej od Morskiego Oka) potem powrót wprost do Szczyrbskiego jeziora. Tu zwiedzenie okolicy jeziora. Stąd na kole drogą turystyczną u podnóża Tatr do 13 km. oddalonej stacyi turystycznej Westerowo, 995 m. — Stały spad. Tanie noclegi.

8. (4) dzień. — Niedziela 20. sierpnia.

Rano odjazd do pobliskich kąpiel Smokowców (4 km.) Po zwiedzeniu do Popradu (14 km.) ciągły spad (675 m.). Stąd na południe dla zwiedzenia słynnych jaskiń Bialskich 34 km. — Gościniec wznosi się do wysokości 1042 m. koło góry Popowej, później opada na 800 m Liczne różnych kształtów oddziały pieczar są od godz. 11. do 2. w południe elektrycznie oświetlone. Wstęp 2 zł. od osoby. — Po zwiedzeniu powrót do Popradu, gdzie nocleg. — Tura całodniowa 84 km.

9. (5) dzień. — Poniedziałek 21. sierpnia.

Rano na kole z Popradu (675 m.) do kąpiel Łuczywny — 12 km. (767 m.) potem wzniesienie aż do Ważcε (Vazsecz) 13 km. (816 m.), stąd stały spad wzdłuż Wagu Przystanek w Mikulasu (Lipto S. Miklos) (576 m.) 35 km. — Obiad. — Popołudniu do Rożenia (Rosenberg) (496 m.) 23 km. — Przystanek. — Na nocleg do św. Marcina nad Turcem, duchowej metropolii słoweńskiej (399 m.) 40 km. — Pobyt w czytelni. Tura całodniowa 121 km.

10. (6) dzień. — Wtorek 22. sierpnia.

Na kole z Turcz św. Marcina naokoło gruzów Starego Grodu przez Streczne do Żyliny. 31 km., poczem wciąż wzdłuż Wagu do Trenczyńskich Cieplic 71 km. — Przestrzeń całego dnia 102 km.

11. (7) dzień. — Środa 23. sierpnia.

Z Trenczyńskich Cieplic do miasta Trenczyna 16 km. — Tutaj zakończenie zajmującej wycieczki po Słowaczyźnie. Komu nie zostanie więcej wolnego czasu, pojedzie do Czech pociągiem, inni na kole na Morawę, do Węg. Brodu 46·8 km i do Węg. Hradyszcza 20 km.

12. (8) dzień. — Czwartek 24. sierpnia.

Z Węg. Hradyszcza do Berna 72 km. — Zwiedzenie. — Dalsza podróż do woli.

Ewentualnym uczestnikom, którzy chcą się zgłosić najdalej do 1. sierpnia, udzieli bliższych informacyi redakcya „Koła".

Dziwnie się plecie..

Przed kilku laty wypracowała była Dyrekcya Policyi lwowskiej regulamin jazdy w obrębie miasta Lwowa, ograniczający jazdę na kole opłatami, egzaminami, numerami, a do tego wszystkiego wzbraniający jazdy na kole po kilkudziesięciu ulicach w śródmieściu i przesłała ów regulamin Magistratowi do zaopiniowania.

Magistrat zgodził się na opłaty, egzamina i numera, zgodził się też na wyłączenie publicznych miejsc spacerowych od jazdy, ale nie widział powodu do zakazywania jazdy po jakichkolwiek ulicach, skoro wolno będzie jeździć tylko „kwalifikowanym" cyklistom. Mieliśmy więc opłaty, egzamina i numera, z któremi wolno było swobodnie jeździć po Lwowie.

Wkrótce zostały — dzięki przychylności JE. Namiestnika dla kołowego sportu — i te ograniczenia zniesione.

W Krakowie istniały te same ograniczenia co we Lwowie, ale nadto i zakazy jazdy po pewnych ulicach. Dopiero w maju b. r, na remonstracye i prośby tamtejszych cyklistów, wprowadziła tamtejsza Dyrekcya Policyi nowe przepisy zrównujące koło z lekkim pojazdem i dające zupełną swobodę jazdy.

To znów nie podobało się krakowskiemu Magistratowi, który ma ochotę bodaj kilka czy kilkanaście ulic wyłączyć od jazdy na kole.

Naszem zdaniem takie zakazy jazdy po pewnych ulicach — zwłaszcza w Krakowie — nie mają żadnej racyi. Wszak ruch uliczny jest tam bardzo słaby i jeżeli wolno jeździć po wszystkich ulicach Paryża, Londynu, Wiednia, Warszawy itd., to chyba i w Krakowie można na to pozwolić. Cykliście chodzi przecież przedewszystkiem o swoją skórę i swoją maszynę i skoro się znajdzie wśród ruchu,

który mógłby go narazić na jakie karambole lub niebezpieczeństwo, sam najpewniej zejdzie z koła. Natomiast zakazy takie pociągają za sobą wprost śmieszne sytuacye: cyklista wjeżdża w jakąś ulicę, na której w danej chwili — prócz stróża bezpieczeństwa — żywego nie ma ducha, — ale zleź biedny cyklisto, bo § zakazuje tam jazdy!

Tymczasem wprawny cyklista może nawet w największym ruchu ulicznym swobodnie, z zupełną pewnością siebie, pewniej nawet niż przechodzień się poruszać. Zdarzające się niekiedy zderzenia z przechodniami, stąd chyba pochodzą, iż znaczna część ludzi idąc śpi i nie uważa wcale co się koło nich dzieje.

Hg.



Budowa dróg kolarskich.

Niezmierne rozpowszechnienie jazdy na kole czy to jako przyjemny sport, lub jako praktyczny środek komunikacyjny, spowodowało, że we wszystkich krajach cywilizowanych poczęto budować specyalne drogi lub też dawne gościńce odpowiednio przerabiać dla użytku cyklistów. Dlatego na czasie będzie opis, w jaki sposób takie drogi się budują.

Przeważna część dróg kolarskich znajduje się na jednym brzegu drogi (banquette), który odpowiednio do jazdy na kole jest urządzony; nie ma on osobnego odgraniczenia, chyba drzewa przydrożne lub drewniane słupki. Specyalne drogi kolarskie prowadzą obok gościńców, lub też ciągną się samoistnie przez łąki lub lasy w żądanym kierunku. Tak pierwsze, jak też drugie drogi kolarskie powinny być w miejscach krzyżujących się z gościńcami i w innych punktach oznaczone tablicami z napisem, że droga ta jest tylko dla użytku cyklistów przeznaczoną — a władze miejscowe powinny tego przepisu dozorować i winnych pociągać do odpowiedzialności.

Dla zbudowania drogi kolarskiej najlepiej jest pas do tego przeznaczony, zależnie od twardości ziemi więcej lub mniej skopać i dość grubo wysypać żużlem (Schlacke). Następnie, najodpowiedniej po deszczu, dokładnie drogę zwalcować, a gdy stwardnieje posypać drobnym żwirem lub piaskiem. Gdy się nie ma do rozporządzenia żużla, można podstawę wysypać rumowiskiem lub drobnymi kawałkami ze starych cegieł. Ważne jest dokładne wywalcowanie w obu razach, jakoteż utworzenie wierzchniej warstwy z drobnego materyału. Tutaj zauważę, że według dotychczasowych doświadczeń, że wszystkich materyałów żużel okazał się najlepszym. Gdy z czasem porobią się zagłębienia, to należy je wypełnić miałkim żwirem i po deszczu tę przestrzeń przewalcować. W ogóle wszystkie poprawki powinny się drobnym żwirem uskuteczniać, chyba, że powstały większe zagłębienia, które poprzednio żużlem lub kamieniami muszą być wypełnione. Droga powinna być trochę wypukłą i należy unikać robienia poprzecznych ścieków dla wody, gdyż te powodują nieprzyjemne dla jeźdźca a szkodliwe dla maszyny wstrząśnienia.

Szerokość drogi kolarskiej może być rozmaitą, to zależy od ilości jeżdżących cyklistów. Mało uczęszczana droga może być 50—60 cm. szeroką; w konieczności można się wyminąć na obok mniej uprawionej roli. Pasy kolarskie przy gościńcach, gdzie wymijanie do środka tegoż jest możebne, nie potrzebują też być szersze jak 50-60 cm. Tam, gdzie są rowy lub słupy przydrożne korzystniej jest, skoro droga kolarska mierzy 1 meter szerokości. Droga kolarska, na której dwaj cykliści wygodnie mogą się minąć, powinna być najmniej $1^1/_2$ metra szeroką. Dla bardzo licznie uczęszczanej drogi zaleca się szerokość 2 do 3 metrów.

Wacław Krzepowski.

Projekt do rozważenia.



We wszystkich krajach skupiają cykliści swoje siły ku podniesieniu tego pięknego sportu, podnosząc w ten sposób zdrowie ciała i ducha, pracując w ten sposób dla rozwoju przemysłu, który też ogromne już dziś za granicą przybrał rozmiary. O przemyśle u nas niestety jeszcze

i mówić nie można, ale tem bardziej dla innych na razie celów powinniśmy się do sportu garnąć i dłań pracować, a kto wie czy nie przyczynimy się w ten sposób do stworzenia tej gałęzi przemysłu. Najskuteczniejszym środkiem do tego celu byłoby urządzanie rozmaitych wyścigów na większą skalę. Znane nam są wielkie klasyczne wyścigi Bordeaux-Paryż, Paryż-Roubaix, Bol d'or, Grand prix i w. i., urządzane przeważnie przez sfery przemysłowe, lub przez redakcyę czasopisma „Le Velo“. — Kiedy mówię o redakcyi, pomyślą zapewne niektórzy, iż nasze „Koło“ powinnoby coś podobnego zaaranżować. Ale zechciejcie uwzględnić czy „Koło“ może się równać z pismami zagranicznemi. „Velo“ liczy przeszło 100.000 prenumeratorów, jest pismem zamożnem, a u nas zaledwie niektóre kluby poczuwają się do tego, by prenumerować i popierać to tak pożyteczne i tak doskonale redagowane pismo. Tam spieszy z anonsami najdrobniejszy kupiec, nie mówiąc już o przemysłowcach i fabrykantach — a spieszy w dobrze zrozumianym własnym interesie i płaci zaraz i dobrze. Oni to rozumieją, iż prasa sportowa, to podstawa rozwoju sportu, a rozwój sportu to podstawa ich egzystencyi — popieranie tedy prasy odbije się zawsze korzystnie na ich kieszeniach. Nasi panowie kupcy i przemysłowcy, z małymi wyjątkami, nie mogą pewno tego pojąć!

Nie zwracajmy się więc na razie do „Koła“, niechaj ono sobie tymczasem pisze i dalej tak rzetelnie, jak dotąd, dla sportu pracuje, a chciejmy się na własnych oprzeć siłach.

Czyżbyśmy już nie mogli sami czegoś większego zdziałać? Czyż nie moglibyśmy urządzić wspólnemi siłami jednego wielkiego klasycznego polskiego wyścigu, choć raz do roku zetknąć się i uścisnąć z naszą rozrzuconą po świecie polską bracią, zbliżyć się do siebie pod sztandarem sportu.

Środkiem ku temu byłoby urządzenie corocznego klasycznego wyścigu dystansowego z Krakowa do Lwowa, do czegoby się jednak miały przyczynić materyalnie wszystkie polskie Towarzystwa i kluby sportowe.

Ostatni ten wyścig urządzony przez Krak. K. C. kosztował 1.500 zł., dziś możnaby go urządzić kosztem 1.000 zł., a chodziłoby tylko o dobre chęci i zebranie funduszów. Gdyby się każdy z naszych klubów i oddziałów sokolich zdobył na składkę kilkudziesięciu złotych, moglibyśmy łatwo dzieła tego dokonać. Wyścig taki dałby może nareszcie pochop do założenia związku kolarskiego i sposobność święcenia prawdziwej dorocznej uroczystości sportowej. Rozważcie więc to szanowni koledzy sportowi, Wy Kluby, Towarzystwa i Oddziały z wszystkich ziem polskich, pomyślcie o sprawie szczerze i na seryo i zechciejcie dać na moje ręce odpowiedzi, a skoro myśl ta znajdzie poparcie, zajmę się utworzeniem komitetu, do którego wejdą członkowie naszych klubów, a który to komitet mógłby się w dalszym ciągu zająć założeniem związku.

Antoni Tuch

I. kapitan jazdy Krak. K. C.
w Krakowie, ul. Wolska 36.



Koło

i obchodzenie się z niem.

(Ciąg dalszy.)

W razie zluźnienia się lub złamania sprychy wychodzi w tem miejscu dzwono ze swego zwyczajnego położenia, tak, że często guma o widły ociera. Utrzymywanie się dzwona w jednej płaszczyźnie polega na równomiernem naciągnięciu wszystkich sprych, skoro więc jedna z tych sił ciągnących ubędzie lub się zluźni przechylić się musi dzwono w przeciwnym kierunku. Należy przeto te siły ciągnące zrównoważyć. Jeśli sprycha tylko zluźniona należy ją za pomocą naśrubka (Nippel) naciągnąć; jeśli to niemożliwe lub jeśli sprycha złamana należy przeciwległe sprychy cokolwiek zluźnić, lub też sprychy leżące po tej stronie, na którą ma być dzwono przechylone sznurem ściągnąć i w ten sposób zwiększyć z tej strony siłę ciągnącą. Po powrocie do domu trzeba się zwrócić do mechanika, by nową sprychę wstawił i koło należycieześrodkował (zcentrował).

Do bardzo częstych uszkodzeń należy zgięcie korby lub osi pedałowej, tak, że korba dotyka lub nawet spiera się na widłach tylnego koła, a pedał nie da się

w skutek zaciśnięcia łożyska obracać. W wypadku takim należy oś pedałową względnie korbę odgiąć.

Jeżeli tylko oś pedałowa jest zgiętą, to wystarczy często ustawić pedał w kierunku przeciwnym i silnem pociśnięciem nogi na koniec osi ją odgiąć. Zgięcie jest też czasem nieznaczne i samo rozluźnienie łożysk umożliwi dalszą jazdę. Jeżeli ani jeden ani drugi sposób nie doprowadził do pożądanego rezultatu, nie wypadnie nic innego, jak pojechać o jednym pedale do najbliższego kowala i tam oś pedałową — naturalnie po zdjęciu z niej pedału — za pomocą śrubsztaka wyprostować.

Naprostowanie korby da się także niekiedy uskutecznić przez silne naciśnięcie nogą, a skoro to nic nie pomogło, trzeba odjąć pedał — nie zdejmując jednak korby z osi korbowej — i obejrzeć się za jakiemś stosownem narzędziem. Najwygodniejszą jest w takim wypadku żelazna rura, przynajmniej na 1 m. długa, z otworem, w który korba może się zmieścić; przytrzymawszy należycie ramę, można za pomocą takiej rury bardzo łatwo korbę odgiąć. Operacya ta wymaga pewnej ogłędności, gdyż zbyt silne ciśnienie może znów narazić na zgięcie oś korbową. Jeżeli takiej rury nie ma pod ręką, trzeba ją zastąpić żelazną sztabą, lub w ostateczności silnym kawałkiem drzewa, które się do korby silnie uwiązuje i ją następnie z ich pomocą ostrożnie prostuje.

Jeżeli się korba w drodze przy osi korbowej rozkołysze, wystarczy zwyczajnie silniejsze wbicie czopka klinowego i przyciągnięcie go muterką, lub też zastąpienie go świeżym czopkiem, którego jedną sztukę powinien mieć przezorny cyklista zawsze ze sobą w torebce.

(C. d. n.)

KORESPONDENCYE.

Wiedeń, dnia 14. czerwca.

W stolicy państwa roku bieżącego obok jazdy na kole rozpowszechnił się znacznie nowy środek komunikacyjny — a to samochody, czyli automobile. Wehikuł ten zyskał już swe prawa po ulicach miasta i często go w różnych postaciach spotykamy. Samochody mają przed sobą wielką przyszłość, co najbliższe lata wykażą, gdyż wielostronne ich zastosowanie i praktyczność torują im drogę.

Onegdaj za inicyatywą austryackiego „Automobil-Clubu“ odbyła się na dawnym placu wojskowych ćwiczeń przed koszarami Franciszka Józefa wielka parada samochodów. Zebrały się tu prawie wszystkie samochody, jakie obecnie są we Wiedniu, razem kilkadziesiąt sztuk, rozmaitych konstrukcyi, jakoteż różnej wielkości. Na placu ugrupowały się wszystkie w rozwiniętej linii. Pierwsze miejsce zajął „Präsident“, wóz z fabryki w Nesseldorf, własność powyższego klubu, a za nim ustawiły się inne samochody. Na uwagę zasługiwała szczególnie kryta karetka elektryczna, która bez szmeru i spokojnie jedzie — którejby więc przedewszystkiem można rokować powodzenie na ulicach miasta. Następnie bardzo elegancko zbudowany jest dwusiedzeniowy wózek, poruszany benzynowym motorem Thesarda. Niemniej pięknie reprezentowały się wyroby fabryki powozów w Eisenach, tak zwane Decaville-Voiturette. Również wspaniały był Humbera czterokołowy wózek, przy którym na przodzie znajduje się siedzienie. Prawdziwie z francuską elegancyą przedstawiał się czterokołowy wózek Dion fabryki broni, z osobnym wózkiem do przyczepiania. Znajdował się też duży omnibus i nawet Daimlera wóz ciężarowy, obydwa o sile kilkunastu koni.

Ciekawemu temu szeregowi samochodów przyglądało się wiele wybitnych osobistości, jak minister wojny Krieghamer z żoną, saski poseł hr. Rex z żoną, namiestnik niższo-austryacki hr. Kielmansegg z żoną, radca dworu Friebeis, landgraf Fürstenberg, kilku oficerów z wojskowo-technicznego komitetu, wielu członków stow. inżynierów architektów, następnie wielu fabrykantów i przemysłowców, członków klubu automobilistów, redaktorów pism fachowych, dziennikarzy itp. Po fotograficznych zdjęciach i przeglądzie, obecni goście powsiadali na różne samochody i rozpoczęła się ogólna jazda po placu. Był to oryginalny widok, gdy podczas półgodzinnej jazdy na wszystkie strony krzyżowały się te wehikuły, począwszy od kolosalnego omnibusa, aż do małego, trzykołowego motocykla, a wszystkie szczelnie były ludźmi wypełnione. Motory działały znakomicie, co świadczy o rozwoju mechanicznym w tym kierunku. Wielu kapitalistów oddaje obecnie swe kapitały na zakładanie

fabryk samochodów, które mają już przyszłość zapewnioną.

Parada samochodów miała też swój dodatni skutek, w ten bowiem sposób austr. Automobil-Club zpopularyzował samochody we Wiedniu, bo jak każda nowość, tak i ta ma swych konserwatywnych przeciwników.

Następne wyścigi kolarskie odbędą się w dniach 25. i 29. czerwca i 2. lipca b. r. Program wyścigów jest zajmujący.

Wiedeń i okolica zyskują coraz więcej specyalnych dróg kolarskich; obecnie znowu rada miasta na wniosek radnego Grünbecka uchwaliła kosztem 1.483 zł. w obwodzie Hernals wzdłuż drogi Alszeile zbudować drogę do użytku kolarzy. Podobne wnioski poprzednio już kilkakrotnie uchwalono, również w projekcie jest zbudowanie takiej drogi na Ringstrasse. Niższo-austryacki Wydział krajowy również uchwalił, aby przy budowie nowych dróg pozostawiano odpowiedni pas ziemi dla kolarzy.

Wacław Krzepowski
sekr. P. K. C.



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

„Wystawa acetylenowa“ urządzona przez międzynarodowy związek fabrykantów odbyła się w Stuttgarcie od 11. do 31. maja br.

Acetylen, jako oświetlenie latarek kolarskich wyrugował jednym zamachem wszelkie inne systemy oświetlenia i dział ten wystawy będzie pewnie ciekawym dla każdego z cyklistów.

Co się tyczy latarek musimy przedewtzystkiem zaznaczyć orzeczenie komisyi wystawowej, która się w następujący wyraziła sposób: „Wyłączonymi od nagród są wszystkie aparaty, przy których wytwarzanie się gazu polega na spływaniu kroplami wody na karbid“. W ten sposób wyłączono od razu wszelkie latarki kolarskie od odznaczeń i uznano je, jako jeszcze nie dość praktyczne, wszystkie bowiem niemal polegają właśnie na powyższym systemie. Zdanie to swoje oparła komisya na doświadczeniach, iż tem jaśniejsze jest światło, im więcej wody ma do karbidu dopływ i im zimniejszem jest wytwarzanie się gazu. Skoro woda spływa na karbid kroplami, to rzeczywiście spływa w bardzo małej ilości, w skutek czego latarka szybko się rozgrzewa, utrudnia dopływ tlenu, a przez to traci światło na sile. Jako dalszą ujemną stronę podniesiono, iż po zgaszeniu wytwarza się gaz jeszcze dalej.

Mimo to wszystko wyraziła się komisya o niektórych wystawionych systemach latarek bardzo pochlebnie, jak n. p. o latarkach firmy Józef Jone z Schelklingen (Würtenb.), R. Welkoborsky z Giessen, Köhler Söhne z Altenburga, C. König z Spiry n. R., Mannheimskiej fabryki latarek acetylenowych Schammeringera i Spki itd.

Latarki te w tem stadyum, w jakiem są dzisiaj, dają bądź co bądź tak silne i piękne światło, iż oliwne, czy naftowe nie mogą z niemi wcale konkurować, a wymienione przez komisyę niedostatki są tak mało znaczące, iż nie mogą nikogo odstraszyć od stanowczego ich używania.



A. A. PARYSKIEGO
Słownik Angielsko-Polski
i Polsko-Angielski.

W handlu, przemyśle, mechanice, nauce i literaturze język angielski stał się niezbędną potrzebą dla ludzi, którzy nie chcą zadawalać się czemś przestarzałem lub z drugiej ręki. My polacy do tej pory musieliśmy posługiwać się słownikami francuskimi lub niemieckimi, aby zapoznać się z wyrazami angielskimi, bo słownik Chodźki, pisany przed 50 laty, nie odpowiada obecnym potrzebom nawet w części. Językowi polskiemu przyswajamy dzieła angielskie dopiero po przetłómaczeniu ich na język francuski lub niemiecki, co czyni nas na polu naukowem bardzo zależnymi.

„Wielki Ilustrowany Angielsko-Polski i Polsko-Angielski Słownik“ ma więc zaspokoić tę konieczną potrzebę naszego społeczeństwa. Słownik ten będzie zawierał około 250.000 wyrazów angielskich, używanych

w mowie i literaturze, oraz technice. Każdy wyraz jest dokładnie przetłómaczony, a wszystkie jego odmienne znaczenia szczegółowo objaśnione i przykładami dopełnione. Przysłowia są dowolnie zastępowane odpowiedniemi polskiemi, a oprócz tego każdy wyraz objaśniony w dosłownem znaczeniu. Wymowa jest objaśniona według nowego, ułatwionego systemu. Każdy wyraz jest podzielony na sylaby i akcentowany. Wyrazy są podane od wielkich lub małych liter, stosownie do tego jak należy je pisać; podane są także formy i odmiany gramatyczne. Przy nazwach botanicznych, biologicznych, mineralogicznych itp. są podane także nazwy łacińskie.

Nowością w naszym Słowniku będą ilustracye, których będzie około 5.000. Ilustracye podajemy tam, gdzie okazuje się potrzeba dokładnego objaśnienia wyrazu technicznego, jak np. w anatomii, botanice, zoologii, ichtyologii, entomologii, matematyce, mechanice, mineralogii itd., itd.

Znaczenie każdego wyrazu będzie tak objaśnione, aby naszym Słownikiem mogli się posługiwać tak uczeni, specyaliści, jak i samoucy.

Słownik nasz jest poniekąd encyklopedycznym.

„Wielki Ilustrowany Angielsko-Polski i Polsko-Angielski Słownik“ wychodzić będzie w zeszytach raz na miesiąc. Zeszyty będą zawierały po 16 stronic, $9\frac{1}{2} \times 12\frac{1}{2}$ cali. Każdy zeszyt będzie kosztował 25 ct., 12 zeszytów 2 dolary, 24 zeszytów 3 dol. Kto zapłaci 10 dolarów, dostanie pokwitowanie na całe dzieło, bez względu na to, ile zeszytów całość będzie obejmowała. (Nie narusza to prawa tych abonentów, którzy wnieśli prenumeratę przed dniem 1-ym stycznia 1899 r.).

Skoro liczba abonentów będzie przewyższała 1,000, wydawać będziemy po dwa zeszyty miesięcznie; gdybyśmy dostali więcej niż 2.000 abonentów, wydawać będziemy trzy zeszyty miesięcznie. Zależeć więc będzie od ogółu jak prędko całe dzieło zostanie ukończone.

Słownik nasz może zapobiedz kaženiu języka polskiego, szczególnie w Ameryce, przez różne dziwolągi językowe, tworzone dowolnie, tak w piśmiennictwie jak i w mowie.

Odzywamy się z prośbą do Rodaków, którzy doniosłość takiego dzieła pojmują, o użycie swego wpływu w celu rozpowszechnienia „Wielkiego Ilustrowanego Angielsko-Polskiego i Polsko-Angielskiego Słownika“.

My osobiście żadnych zysków z tej pracy nie spodziewamy się. Słownikiem tym chcemy tylko wypłacić się społeczeństwu za poparcie, jakiego zawsze doznawały inne nasze wydawnictwa. *Antoni A. Paryski.*

325 Huron st., Toledo, Ohio, U. S. A.

Na żądanie pierwszy zeszyt Słownika wysyłamy na okaz darmo.

KRONIKA.

— **Zapowiedziane na dzień** 18. bm. wyścigi lwowskie na torze L. K. C. odłożone na 25. bm., a to z powodu, iż ciągła słota nie zezwoliła wyścigowcom na odbycie treningu.

— Lwowskie koło cyklistów. Zawiązało się w mieście naszem »Lwowskie Koło cyklistów« na podstawie zatwierdzonego w r. 1898 przez ck. Namiestnictwo statu. Celem Towarzystwa jest uprawianie sportu kołowego przez urządzanie wspólnych wycieczek w okolice Lwowa, zwiedzenie miejscowości widzenia godnych i wyszukiwanie nowych dróg. Liczba członków jest ograniczoną. Przyjęcie odbywa się przez balotowanie. Przewodniczącym Towarzystwa jest dr. Oskar Pilewski, lekarz, jego zastępcą Mieczysław Chodkiewicz, adjunkt ck. dyrekcyi kolei państwowych, sekretarzem dr. Józef Brauner, kand. adw.

Ważniejsze wyścigi i matche

— Match między Millerem a Müllerem z 11. b. m. w Roubaix na 100 mil ang. z prowadzeniem zakończył się zwycięstwem Müllera w 3:39:40.

— Paweł Albert z Hannoweru wziął udział w wyścigu o mistrzowstwa angielskie na 402·5 i 1609 m. w Liverpolu dnia 10. b. m. i zwyciężył w obu biegach przed Summersgillem.

— Lille 13. bm. Match Meyers-Courbe-Jacquelin, 2000 m.: Bieg I. 1. Meyers 3:45, 2. Courbe, 3. Jacquelin; Bieg II. 1. Courbe 4:10, 2. Meyers, 3. Jacquelin; Bieg III. 1. Jaquelin, 4:05, 2. Courbe, 3. Meyers. Zatem Courbe 5 punktów (2 + 1 + 2), Meyers 6 p (1 + 2 + 3), Jacquelin 7 p. (3 × 3 × 1).

— Praga 11. b. m. Wyścig o złoty naramiennik 2000 m. Po 4 przedbiegach i 2 międzybiegach. 1. Hirsche, 2. Wejtruba, 3 Steinfelder. Wyścig seniorów 2000 m. 1. Steffan, 2. Rudolph, 3. Kriz. Wyścig 25 km. 1. Nikodem $35{:}11^2/_5$,

2. Frolik. Handicap na multipletach, 2000 m. 1. Czerny-Vondrich (o) 2:33 1/5, 2 Czworak Jaroszów (70), 3. Jebliczka-Franz (30).

Samochody.

— Motocyklista wiedeński Dietrich poprawił rekord motocyklowy Maxa z Wiednia do Gracu na 6 godzin 50 min. (Max 7:10)

— Tricykl motorowy wejść ma w użycie w armii austryackiej. Lurion, powołany obecnie na ćwiczenia wojskowe, musiał dokonywać na żądanie arcyksięcia Eugeniusza rozmaite próbne jazdy jak z Bruck do Wiednia i napowrót w jednym dniu, i t. p., a próby te wszystkie dały znakomite resultaty.

— 59 km. 949 m. w godzinie ujechał 12. bm. Renaux na tricyklu motorowym. Jazda ta odbyła się w Paryżu na torze parku książęcego.

— Jazdę rekordową 500 km. naokoło Francyi na kole motorowem rozpoczął Jojeux dnia 15. bm. na Rouen.

— Przed samem zamknięciem sejmu dolnoaustryackiego postawił poseł Pirxhofer wniosek na uwzględnienie potrzeb cyklistów, mianowicie by przy budowie dróg powiatowych zwłaszcza w pobliżu Wiednia, zakładano szerokie drogi kolarskie i odgraniczano dla cyklistów bankiety, przyczem poseł Kaiser zwrócił uwagę obecnego namiestnika na zły stan gościńców rządowych w okolicy Wiednia. Namiestnik hr. Kielmansegg oświadczył, iż zwracał się już w sprawie dróg do ministra skarbu o podwyższenie wydatku na gościńce o kilka milionów i ma nadzieję, iż wreszcie stan dróg — będących obecnie rzeczywiście w opłakanym stanie i wielce komunikację utrudniających — wkrótce się poprawi. Wniosek Pirxhofera został przyjęty!

Czy i kiedy znajdą galicyjscy cykliści w sejmie i w rządzie takich rzeczników? A co dopiero my mamy mówić o stanie gościńców naszych, o których niedawno jeden z turystów niemieckich przejeżdżający przez Galicyę wyraził się „Przejechałem na kole całą prawie Europę wzdłuż i w szerz, ale nie miałem pojęcia, iż mogą istnieć takie gościńce, jakie spotkałem w Galicyi". Podobnie też wyraził się Jefferson w przejeździe z Londynu do Chiwy.

— Przy otwaciu drogi kolarskiej z Wiednia do Bockfliess (21 1/2 km.) jawiło się około 600 cyklistów. Drogę tę zbudował wiedeński klub bicyklistów, z pomocą kraju i gmin. Powierzchnia jej wysypana jest żużlem, a od gościńca oddzielona jest słupkami. Na otwarcie przybyli między innymi namiestnik hr. Kielmansegg, marszałek krajowy Br. Gudenus, członek Wydziału krajowzgo Pirko, poseł Meyer i w. i. Do zgromadzonych przemówił prezydent klubu p. Klomser podnosząc przychylność kraju i gmin w sprawie założenia tej drogi i zasługi przyjaciela sportu hr. Kielmansegga, któremu cykliści wiedeńscy zawdzięczają swobodę jazdy, kończąc trzykrotnym okrzykiem „Hoch" na cześć namiestnika, który to okrzyk z zapałem rozbrzmiał się między obecnymi. Następnie przemówił hr. Kielmansegg wyjaśniając, iż zniósł stare przepisy w celu podniesienia ruchu komunikacyjnego, a jakkolwiek spotkał się z tego powodu z licznymi zarzutami, to na szczęście zarzuty te się nie sprawdziły.

Wyraził dalej namiestnik swe zadowolenie z powodu, iż się nie zawiódł na wiedeńskich cyklistach, którzy udzielonych im swobód nie nadużywają i godnie się zachowują Z każdym dniem nabiera coraz większej mocy w społeczeństwie przekonanie, że koło jest tanim pewnym a szybkim środkiem komunikacyjnym dla wszystkich stanów. Przemawiał dalej burmistrz z Florisdorfu Anderer, o znaczeniu koła dla oświaty. Po tych burzą oklasków wynagrodzonych przemowach, na zaproszenie Klomsera puścił się nieprzejrzany szereg cyklistów z namiestnikiem i innymi dygnitarzami na czele w ruch. We wszystkich miejscowościach, przez które droga prowadzi, przyjmowano cyklistów owacyjnie z muzykami, chórami, bramami tryumfalnemi, przemowani i t. d. Z powrotem zatrzymali się cykliści w posiadłości p. Stoniawskiego w Süssenbrunie.

W dniu tym przejechało tę drogę co najmniej 1500 cyklistów, a nie brakłe też autonobilistów i motocyklistów.

— Wyrok sądowy, ciekawy szczególniej dla cyklistów, popisujących się jazdą bez trzymania kierownicy, wydał przed kilku dniami sędzia karny w sądzie powiatowym na Leopoldstadt we Wiedniu, sekretarz d . Daum. Słuchacz medycyny Alfred Fleischner, na doniesienie policyi, iż jechał po drodze kolarskiej w Praterze z rękami na biodrach, pociągnięty został przed sąd do odpowiedzialności. Mimo iż droga ta, stanowiąca własność Austr. Touring-Clubu, przeznaczona jest wyłącznie dla cyklistów i używanie jej przez pieszych policyjnie jest wzbronione, co Fleischner w obronie swej podniósł, został zasądzony na karę pieniężną w kwocie 3 zł., a to ze względu na obowiązujący w obrębie całego Wiednia zakaz jeżdżenia bez trzymania kierownicy, przyczem został wyrok tem uzasadniony, iż jakkolwiek w tym wypadku nie było narażone bezpieczeństwo przechodni to byli narażeni inni używający tej drogi cykliści.

— Wystawa sportowa w Monachium otwarta została została 15. bm. w obecności ks. Luitpolda.

— Mistrzowstwa światowe rozegrane będą w tym roku w Montrealu w Ameryce w czasie od 7 do 14. sierpnia. Urządza je Canadian Wheelmen's Association, która uzyskała już dla członków Nation. Cycl. Union i pozostających z nią w związku korporacyi znaczne zniżenia cen jazdy.

— Morin odbywający obecnie służbę wojskową otrzymał pezwolenie do trenowania się i wzięcia udziału w wyścigu o wielką paryską nagrodę.

— Między René de Knyff'em a Luceńskim (redaktrem pisma „Journal des Sports") stanął zakład. De Knyff założył się o 1000 fr., iż Huret na kole pobije jeszcze w tym roku wóz motorowy Luceńskiego. Obaj konkurenci wyjechać mają z Tours, Huret z prowadzeniem przez motory de Knyff'a i Charrona. Meta 250 km. Porte Maillot w Paryżu.

— Do wyścigu o wielką nagrodę paryską zgłosiło się 39 jeźdźców.

— 16 zjazd Niem. związku (D. R. B.) odbędzie się w tym roku w Monachium w czasie od 14. do 19. lipca Dla uczestników zjazdu udzieliły bawarskie koleje 50% opustu z cen jazdy, a władze cłowe wolne od cła wprowadzenie kół przez granicę. Prośba o zniżenie cen jazdy, na przylegających austryackich kolejach została odmownie załatwiona. Aby też biedne koleje austryackie nie zubożały!

— Z Berlina. Ruch samochodów przybiera tu coraz większe rozmiary. Tramwaye tutejsze puściły w ruch trzysta wozów z akkumulatorami, a nadto budują jeszcze 200 dalszych wozów motorowych Konie zostaną zupełnie usunięte przy tranwaju. Widzi się tu tez coraz liczniej dorożki motorowe.

Ponawiamy prośbę o udzielanie nam sprawozdań z wycieczek, z szczegółowym opisem stanu dróg.

Zamknięcie nru 1. i 15. każdego miesiąca prosimy więc o przesyłanie korespondencyi przed tym terminem. W sprawozdaniach i komunikatach prosimy o zwięzłość, wyraźne wypisywanie nazwisk i zapisywanie tylko jednej strony papieru.

Redakcya.

Oddział Kolarzy Lwowskich.



Przewodniczący: dr. Teofil Stachiewicz, pl. Maryacki l. 8.

Zastępca przewodniczącego dr. Teodor Bałłaban ul. Wałowa l. 7.

Sekretarz: Stanisław Sąsiada, ul. Dominikańsk l. 7.

PROGRAM

wycieczek i wyścigów, które Oddział kalarzy Sokoła lwowskiego w sezonie letnim dla członków swych urządzić zamierza.

Dnia 25. czerwca, wycieczka do Winnik z przybiciem tablicy w gospodzie Kazimierza Fiołka. Wyjazd z gmachu Sokoła o godz. 9. rano.

Dnia 29. czerwca, spacerowa wycieczka do Dobrostan i Jaryny, celem zwiedzenia wodociągów lwowskich. Wyjazd z gmachu Sokoła o godz. 7 rano.

Dnia 2. lipca, wycieczka do Rohatyna na uroczystość położenia kamienia węgielnego pod nową sokolnię. Wyjazd z gmachu Sokoła o godz. 6. rano. (W dniu tym urządza również Sokół lwowski zbiorową wycieczkę do Rohatyna koleją).

Dnia 9. lipca, wycieczka do Jaworowa na złot sokołów okręgu przemyskiego. Wyjazd z gmachu Sokoła o godz. 6. rano na Gródek, Sądową wisznię, powrót przez Janów.

Dnia 16. lipca, wycieczka do Rudek na uroczystość poświęcenia sztandaru tamtejszego Sokoła. Wyjazd z gmachu Sokoła o 7. rano.

Dnia 23. lipca, wycieczka do Stryja, połączona z 15-kilometrowym wyścigiem wyłącznie dla członków O. K. S. L. i z 5-cio kilometrowym wyścigiem dla członków O. K. S. L., którzy przekroczyli 30 rok życia. (W razie niezgłoszenia się przynajmniej 3 członków, wyścig dla starszych odpada).

W I. biegu 3. nagrody honorowe wartości 60, 20 i 10 koron.

Wyjazd koleją o godz. $6^3/_4$. rano do Mikołajowa, dalej kołami.

Dnia 13. 14. i 15. sierpnia, wycieczka do Munkaczowa, (szczegółowy program tej wycieczki później.)

Powyższe wycieczki z możliwemi zmianami będą ogłoszone każdorazowo w Sokole, magazy-

nach sportowych pp. Kaschéego, Pieleckiego i Gustowicza tudzież w „Słowie polskiem.“

Do współudziału zaprasza się wszystkie pokrewne Kluby i Towarzystwa; goście przez członków wprowadzeni będą mile widziani.

Sąsiada
sekretarz.

Prezes: Jan Kniaź Mazaraki.
Wiceprezes: Stanisław Ottmann.
Sekretarz: Zygm. Ziembicki, Krupnicza 21.
Konsul główny: Jan Jędrzejowicz, Straszewskiego 26. w Krakowie.

Pierwsze w tym roku wyścigi T. M. C. wypadły pod każdym względem bardzo pomyślnie a na mecie widzieliśmy dużo publiczności, która rozwojem T. M. C. się bardzo zajmuje.

Na trybunie sędziów zasiedli Protektor T. M. C. Karol hr. Raczyński jako prezes i Panowie: Jan Mazaraki, Antoni Tuch, Lucyan Bochenek, Alekaander hr. Wielopolski, Stanisław hr. Kanarski, Stanisław hr. Stadnicki, Stanisław Karpiński.

Funkcye starterów pełnili Pp. Stanisław Ottmann i Włodzimierz Habliński. Biegiem 3 km. dla nowicyuszów rozpoczęto wyścigi. Zgłoszonych jedzie trzech 1. Włodzimierz Lipoński w $5:22^1/_5$.
2. Jakób Lippel,
3. Leon Meisels.

Bieg drugi 20 km. do Liszek i z porotem, zgromadził u startu trzech, prócz tego dwóch hors concours.

1. Włodzimierz Bauer $43:42^4/_5$ (hors c oncours)
2. Stanisław Szopiński $44:24^1/_5$
3. Józef Piotrowski 44:24
4. Gabryel Dekordy $56:21^2/_5$ (hors concours)

Ziembicki z powodu ogromnego przeniesienia (96”) a silnego wiatru i terenu górzystego wycofał się na 7. km.

W biegu trzecim 10 km. staje 5 ciu prócz tego jeden hors concours.

1. Zyg. Winiarski 21:14
2. Włodz. Lipoński w $23:1^1/_5$
3. Gabryel Dekordy 24:18 (hors concours)
4. Turek Adolf na złamanej maszynie.

Ziembickiego istny pech prześladował i znowu bieg zaczął i po 2 km. się wycofał.

Do biegu 20 km. ofiarował Protektor T. M. C. hr. Raczyński wspaniałą torbę do podróży z przyborami, którą otrzymał P. Szopiński. W międzyczasie wyścigu 20 km grono sędziów na wniosek P. Tucha, zebrało pokaźną sumę i przeznaczyło ją na dwie nagrody do biegu powolnego, który się w międzyczasie odbył, 1-szą wziął P. Czaplicki 2-gą P. Lipoński. Na tem miejscu T. M. C. dziękuje wszystkim Panom sędziom za łaskawe przyjęcie obowiązków jak również Panu Kowalskiemu za pobyt na punkcie zworotu. Następna wycieczka T. M. C. dnia 18 do Krzeszowic.

Józef Piotrowski
I. kap. jazdy T. M. C.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Karol hr. Raczyński, ul Wolska 10.
Wiceprezes: Jan Fenz.
Sekretarz: Zygmunt Kirchmajer Bank hipoteczny.
Skarbnik: Wilhelm Ripper Bank hipoteczny.

W wycieczce klubowej z dnia 3. czerwca wzięli udział pp. Markowicz, Ziembicki, Tuch i goście por. König i Piotrowski.

Zapowiedziane na dzień 17. czerwca wyścigi polskie odłożone zostały na dzień 25. czerwca.

Bieg I. 30 km. otwarty dla wszystkich polskich cyklistów. 4 nagrody honorowe; pierwsza ofiarowana przez prezesa K. K. C. Hr. Karola Raczyńskiego. Wpisowe 5. koron.

Bieg II. 10 km, dla wszystkich. 3 nagrody w medalach — złotym, srebrn. dużym i małym. Wpisowe 3 korony.

Bieg III. 3 km., otwarty dla członków K. K. C. z r. 1892. 3 nagrody w medalach złotym i srebrn. dużym i małym. Wpisowe 2 korony.

Wyścigi rozpoczną się punktualnie o godzinie 4. po południu. Wpólny wyjazd z Mleczarni Dobrzyńskiej o godz 3. po poł. pod kierownictwem kapitanów jazdy K. K. C. Zgłoszenia przyjmuje do dnia 25. czerwca godziny 1. po południu kapitan Antoni Tuch w Krakowie, ul. Wolska 36, który zarazem udziela wszelkich informacyi i formularzy na zgłoszenia.

Czyszczenie rowerów w abonamencie.

Najnowszej konstrukcyi i silnej budowy

ROWERY

od **120** zł.

ze słynnej fabryi „OPEL" w Rüsselheim.

Najnowsze latarki acetylenowe, dzwonki siodełka, cyklometry, czapki, paski, koszulki,

oraz

wszelkie przybory dla kolarzy

poleca

po cenach najniższych

TADEUSZ GUSTOWICZ

we LWOWIE.

ul. Akademicka l. 12.

Używane rowery pneumatyczne od 60 złr.

Zlecenia z prowincyi odwrotną pocztą.

Cenniki i prospekta na żądanie.

Precz z szelkami! **Precz z paskami!**

Ważne dla cyklistów

Jedynym najlepszym przyrządem do podtrzymywania spodni jest

zdrowotny spężynowy podtrzymywacz spodni



wygodny, zawsze dobrze przylegający, nie tamujący oddechu, nie uciskający i nieogrzewający ciała, nie wymagający guzików, zawsze dobrze działający, do zastosowania przy każdych spodniach.

Ceny: za sztukę ct. 75.; za 3 sztuki złr. 1·80; za 12 sztuk złr. 6·—.

Do nabycia u firmy:

JÓZEF SCHWARZ
Wiedeń I, Sterngasse 1359.

Lwów-Kamieniec Podolski

notatki z podróży cyklisty

spisał

JAROSŁAW PIENIĄŻEK

Cena za egzemplarz 25 ct. Do nabycia w księgarniach i magazynach sportowych we Lwowie.

„CYKLISTA"

urzędowy organ ogólnego czeskiego Związku kolarskiego, najstarsze słowiańskie pismo sportowe.

XV. Rocznik.

Wychodzi co drugi piątek (26 nrów rocznie)

Roczna przedpłata złr. 4·—.

REDAKCYA I ADMINISTRACYA:

Praga, ul. Rycerska l. 530/1

Dostawca Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego, Lwowskiego Klubu Cyklistów i t. d.

J. CALDERONI

(H. ROSENTHALA następca.)

Zakład mundurowania pp. Oficerów i Urzędników

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

Poleca:

Kompletne stroje dla cyklistów w najnowszych fasonach. — Mundury sokole, płaszcze, oraz wszelkie potrzeby do mundurów. — Stroje ćwiczebne sokole. Mundury wojskowe i urzędnicze i wszelkie do nich potrzeby. — Broń przyboczną i palną. — Czapki własnego wyrobu i t. d. — Przyjmuje zamówienia na sztandary i szarfy. — Wielki wybór augielskich i krajowych materyi na stroje kolarskie i mundury.

Największy wybór włoskich przyborów do szermierki.

Ceny umiarkowane stałe.



F. LORD, Kraków.

Floryańska 55

jeneralny zastępca **austryackiej fabryki broni w Steyr** na zachodnią Galicyę poleca rowery z tejże fabryki marki

„Waffenrad“

po cenach fabrycznych, jak również wszelkie części składowe i przybory do rowerów. **Warstat reparacyjny** pod kierownictwem fachowego mechanika na miejscu.

Cenniki na żądanie odwrotną pocztą bezpłatnie.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych

Lwów, ul. Sykstuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym**, zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER“ oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.